

ЭКОЛОГИЯ

Тяга к розетке

— электротранспорт —

В России продажи электрокаров растут в течение последних пяти лет. Тем не менее по этому показателю страна пока не входит даже в топ-25 мировых лидеров. Впрочем, глобальный курс на «озеленение» автопарка сохраняется: в ближайшее время планируется увеличить выпуск отечественных электромобилей и активно расширять сеть зарядных станций.

По данным Международного энергетического агентства (МЭА), в 2021 году доля электромобилей в общем объеме продаж легковых машин на глобальном рынке увеличилась вдвое, до 6,6 млн единиц, и составила 9%, а в 2022-м должна вырасти до 13%. При этом российский рынок электротранспорта по-прежнему заметно отстает от мирового. Даже несмотря на то, что продажи электромобилей в стране с 2017 года регулярно растут. В январе 2020-го их число не превышало 6 тыс., к концу января 2021-го составляло более 10 тыс. В 2022 году в России, по данным аналитического агентства «Автостат», зарегистрировано около 16,5 тыс. электромобилей.

По словам Валерии Миничевой, доцента департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при правительстве РФ, учитывая, что всего в России 64 млн автомобилей, парк электрокаров составляет очень малую долю — всего 0,025%. Если смотреть глобально, то мировой парк электромобилей (не включая гибридные) составляет примерно 5,2 млн. Соответственно доля электрокаров, проданных в России, — 0,3% от этого количества. При этом важно отметить, что в мировой статистике к электромобилем относятся как «чистые» (plug-in electric cars), так и гибридные (battery hybrid cars) машины. С этой точки зрения, в России совокупно насчитывается около 180 тыс. электрических и гибридных автомобилей.

Впечатляющий результат на фоне низкой базы

В 2021 году, по данным «Автостата», в РФ было продано 2254 новых электромобилей, что в 3,1 раза больше, чем годом ранее. Как отмечают эксперты, этот показатель оказался рекордным: ранее в стране в течение года ни разу не продавалось более 1 тыс. таких машин. При этом в первой половине 2022-го в России приобрели 1278 новых электромобилей (на 53% больше, чем за аналогичный период 2021-го). Примерно половина (46,5%) рынка приходится на марку Tesla. За сентябрь 2022 года жители России купили 209 новых электрокаров (на 29,8% больше по сравнению с сентябрем прошлого года). По мнению экспертов ГК «Автодом», если такая тенденция сохранится, то к 2030-му доля электромобилей может достичь 15% от всего автопарка страны.

Как отмечает госпожа Миничева, лидерами среди федеральных округов по наличию электромобилей закономерно являются Центральный федеральный округ из-за уровня доходов населения и развитости сети зарядных станций и Дальневосточный из-за логистической близости к популярным производителям (например Японии). Третье место по количеству электромобилей занимает Сибирский округ.

Больше всего электромобилей сконцентрировано в Москве (2161), далее следуют Приморский край (1652), Иркутская область (1540), Краснодарский край (1085), Хабаровский край (861). В Петербурге, занимающем седьмое место среди субъектов по этому показателю, зарегистрировано 420 электрокаров. Абсолютное большинство электромобилей — модель Nissan Leaf — их в России почти 11,8 тыс., второе и третье места — у Porsche Taycan и Tesla Model 3 (по 670 штук), также встречаются Audi e-tron и Mitsubishi i-MiEV. На эти пять моделей приходится более 90% всего электромобильного парка.

Что касается коммерческих автопарков, электробусов и электроминивэнов, то предложение невелико, однако все используемые сегодня электробусы российского производства. По словам Валерии Миничевой, серийно в России производится ЛиАЗ-6274 в Московской области (запас хода — 59 км, пассажирместность — 85 человек). Также серийно производится и КамАЗ-6282. Есть новинка, которая пока не очень распространена, — e-Citymax 12 от группы ГАЗ, производство тоже планируется в Ликино-Дулево. «Волгабас 5270» уже используется в Санкт-Петербурге и Липецке. Есть и электробусы белорусского производства — MAZ 303E, Vitovt, Olgerd. При этом MAZом за-

интересовались транспортные компании Петербурга.

Сегодня в Москве насчитывается более 800 (КамАЗы и ЛиАЗы), в Петербурге курсируют 10 электробусов «Волгабас», один немецкий MAN Lion's City E на 128-м маршруте, соединяющем Васильевский остров и Петроградскую сторону. В 2023 году количество электробусов в Северной столице планируют увеличить до 50 единиц. Примерно по паре электробусов для общественного или служебного транспорта используется во Владивостоке, Набережных Челнах, Нижнем Новгороде, Тюмени.

Зарядная инфраструктура

По данным Росстата, в 2015 году в РФ было всего шесть зарядных станций (ЗЭС), в 2020-м — 151. Минувшим летом Минэнерго сообщило о наличии в стране 1600 автомобильных зарядных станций (для сравнения, АЗС — около 23 тыс.). Разъемы поддерживают японские и европейские стандарты, однако Минпромторг изменил требования к комплектации ЗЭС, которые теперь должны поддерживать и китайские стандарты. В Москве, по словам госпожи Миничевой, покрытие неплохое, к концу 2022 года количество ЗЭС скорее всего возрастет до 250.

Стоит отметить, что если пользоваться домашней зарядкой из розетки, то, по оценкам экспертов, для этого понадобится около 10 часов, а ее разовая стоимость сегодня составит около 300 рублей. Коммерческие зарядные станции дороже, процесс зарядки займет 20–30 минут, а разовая стоимость, например, в Москве в среднем составит около 750 рублей. Есть и общественные бесплатные ЗЭС, например, у больших моллов. На них на зарядку уйдет пять-шесть часов.

Положение дел

В начале мая 2021 года аналитики Boston Consulting Group (BCG) назвали две главные причины слабого развития рынка электромобилей в России. Это отсутствие должной регуляторной и инфраструктурной поддержки, а также высокие налоги на ввоз и владение электрическим транспортом. На данный момент, по словам экспертов, ничего не поменялось, но прибавилось санкции.

По мнению Максима Загорского, помощника управляющего КППС, есть три проблемы, существенно препятствующих росту продаж электрокаров. Во-первых, высокая цена: как правило, электрокар стоит минимум на 1 млн рублей дороже по сравнению с аналогами, оснащенными двигателями внутреннего сгорания (ДВС). При этом с большой долей вероятности в перспективе она продолжит увеличиваться из-за роста стоимости сырья. Таким образом, практически сводится на нет будущая экономия на топливе и расходах на ТО.

Вторая проблема — небольшие реальные показатели пробега электрокара без подзарядки. Действительно, паспортные данные сообщают потребителю о 500 и даже более километрах, но это при идеальных условиях. Температура должна быть не низкой и не высокой, стиль движения — спокойным, желательно не пользоваться печкой (кондиционером), не превышать скорость 90 км/ч. Кстати, при таких идеальных условиях и обычный автомобиль с ДВС не покажет большого расхода топлива. Отсутствие реального гарантированного пробега на 500 и более километров вынуждает владельца электрокара заряжать его при первой же возможности. Кроме того, далекие от идеальных погодные условия, которые не учитываются производителями, еще сильнее снижают привлекательность электромобилей. Владельцы иногда ставят обогреватели, дополнительно утепляют салон и делают другие «апгрейды». Однако, покупая такой товар, как электромобиль, то есть современное средство передвижения, крайне не хочется в нем что-либо улучшать или переделывать: это изначально должна быть задача производителя, — добавляет господин Загорский. Третьей проблемой, по мнению эксперта, является отсутствие достаточного количества зарядных станций.

Внешние факторы

Изменяющаяся экономическая и геополитическая ситуация сказалась и на развитии электротранспорта. «Например, самая крупная компания, которая продавала зарядные станции в России, — шведско-швейцарская АВВ, с отечественного рынка фактически ушла. То есть официально об уходе не заявлялось, но купить их станции уже невозможно. По части электромобилей аналогичная ситуация: мы стояли на

пороге появления в России огромного количества новых марок и моделей: Audi, Mercedes, Porsch, BMW, но из-за сложившейся обстановки и логистического кризиса все это стало невозможным. Причем как официально, так и неофициально. При этом раньше можно было поехать в Европу, купить там Tesla и привезти ее сюда, самостоятельно растаможив. Сегодня основные потоки поставок прервались, и электрокары завозят разве что через Казахстан, Армению параллельным импортом, — указывает господин Загорский.

По словам Лилии Марковой, генерального директора компании «Газпромбанк Автолизинг», после введения внешних ограничений ставка на собственное производство и импортозамещение по части электрокаров в России возросла. В частности, в проекте стратегии развития автомобильной промышленности РФ до 2035 года, разработанном Минпромторгом, были названы планы по достижению значительных темпов роста продаж электромобилей (65–70% в год) и созданию новых производств компонентов и материалов для электрического и гибридного транспорта с наращиваем их экспорта.

Ряд мер в поддержку развития отрасли в России, по словам Евгения Уткина, руководителя по взаимодействию с отраслевыми и инфраструктурными организациями ГК «Деловые линии», предусматривает утвержденная правительством Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта. Среди них субсидии российским кредитным организациям и лизинговым компаниям, развитие зарядной инфраструктуры (в том числе на федеральных трассах), льготная парковка для электротранспортных средств. Согласно документу, к 2030 году не менее 10% всех выпускаемых автомобилей в стране должны быть электрическими.

«В июле текущего года стало известно о появлении первых в России электромобилей на отечественных аккумуляторных батареях. Они разработаны компанией «Рэнера», входящей в «Росатом». В середине сентября стало известно о создании первого электромобиля под маркой Augus. Машина предназначена для перевозки пассажиров по парковочным зонам, ее разработало ФГУП НАМИ. В середине октября «Росатом» объявил о начале поставок комплектующих для производства электромобилей «Автотору», — рассказывает Антонина Шаркова, профессор департамента отраслевых рынков факультета экономики и бизнеса Финансового университета при правительстве РФ.

В пресс-службе ГК «Автоспеццентр» считают, что в ближайшем будущем расширение ассортимента электромобилей обеспечат российские производители, такие как Evolute, продажи электрического седана которого стартовали в октябре. Также «Москвич» планирует до конца текущего года выпустить электрический кроссовер E40X.

Как отмечает Антонина Шаркова, по плану властей к 2024 году в стране также введут в строй 20 тыс. зарядных станций для электрокаров, а к 2030-му их число должно вырасти до 150 тыс. Инфраструктура будет создаваться из расчета минимум одна станция на 10 электромобилей в городах или на 100 км для трасс федерального уровня.

В декабре 2021 года в правительстве РФ утвердили перечень территорий и дорог для реализации пилотного проекта по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта. Эксперимент будет проведен до 2024 года. Его участниками станут 16 территорий и одна автомагистраль. На первом этапе (в 2022-м) проекты по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта планируется реализовать в Краснодарском крае, Татарстане, Республике Крым и городе Севастополе, в Ленинградской, Московской, Нижегородской, Сахалинской областях. Также для проведения пилота выбрана федеральная трасса М4 «Дон».

На втором этапе (в 2023 году) зарядные станции для электротранспорта планируется построить во Владимирской, Воронежской, Калининградской, Липецкой, Ростовской, Тульской областях, в Приморском и Ставропольском краях, Чувашской Республике, а также в Москве и Санкт-Петербурге.

Как отмечает Максим Голованов, руководитель проекта «+1Город», в феврале 2022 года корпорация ПСС (российский производитель зарядных станций для электротранспорта) объявила о запуске тестирования отечественной ультрабыстрой зарядной станции на c16



К наиболее востребованным направлениям для экотуризма в РФ относятся Алтай и Краснодарский край, Кабардино-Балкарская Республика, республики Крым, Карелия, Иркутская область и Камчатский край

Гости ступают на «зеленую дорожку»

— экотуризм —

Экотуризм — способ путешествовать без ущерба для окружающей среды. По сути, экотуристы познают мир и открывают для себя новые места, минимально воздействуя на природу, а зачастую даже способствуют сохранению местной экологии и культуры. В России экотуризм — развивающееся, но перспективное направление, которое может внести существенный вклад в экономику регионов, особенно на фоне растущего внутреннего турпотока.

Особо охраняемые природные территории (ООПТ) — заповедники, заказники, национальные парки — сегодня являются ключевыми объектами экологического туризма. По данным Росстата, в стране насчитывается 238 федеральных и 11 584 региональных ООПТ. Их общая площадь составляет 242,1 млн га (около 14% общей площади страны). В 2021 году музеи, визит-центры, экологические тропы и маршруты, расположенные в заповедниках и национальных парках РФ, посетили более 9,8 млн человек, а общее количество посетителей ООПТ превысило 10,6 млн.

По словам Елены Киселевой, партнера Strategy Partners, если рассматривать экологический туризм как путешествия на ООПТ и тем самым дифференцировать его от просто рекреационного туризма (отдыха на природе), то можно говорить о том, что данный сегмент уже является довольно значимым на туристическом рынке РФ. По данным Ростуризма, в 2021 году в общем потоке российского туризма доля экологического составила 10%.

По оценкам экспертов, общий поток пользователей услугами экологического туризма на ООПТ и в сельской местности к 2025 году должен вырасти до 22 млн человек в год, а доход от экологического туризма в России — до 100–120 млрд рублей.

Любимые маршруты

По мнению экспертов, к наиболее востребованным направлениям для экотуризма в РФ относятся Алтай и Краснодарский край, Кабардино-Балкарская Республика, республики Крым, Карелия, Иркутская область и Камчатский край.

Евгений Боровичев, директор Лаборатории устойчивого развития Проектного офиса развития Арктики, популярными считает горные и арктические территории. «Правда, к сожалению, в большинстве случаев здесь почти отсутствует инфраструктура (оборудованные тропы и организованные маршруты, наблюдательные вышки, системы навигации и информирования путешественников), слабо развита транспортная система, а условия проживания не самые комфортные», — добавляет он.

Виктория Дегтярева, основатель туристической мультиплатформы NEVI travel, отмечает, что наибольшее количество туристов сегодня предпочитают ООПТ, где инфраструктурные проблемы стоят не так остро. Среди них — Сочинский, Кисловодский и Кенозерский национальные парки, Кроноцкий, Кавказский и Кенозерский заповедники, Национальный парк «Куршская коса».

Вклад в экономику

По мнению Елены Киселевой, наиболее популярные локации действительно совпадают с наиболее известными национальными парками России, такими как Самарская Лука, Кисловодский, Куршская коса, Плещеево озеро, Приэльбрусье, Кивач, Таганай. Они существенно поддерживают туристический поток в регион. Правда, прямой

экономический вклад, с учетом ограниченного количества туристических сервисов на этих территориях, в расчете на туриста оказывается не слишком большим.

«Действительно, пока что вклад экотуризма в экономику незначительный, но это можно исправить. Экотуризм способен приносить кратную прибыль, если поработать над сервисом, создать инфраструктуру и, что самое важно — культурную программу для туристов. При этом инфраструктура начинает приносить прибыль только тогда, когда туристы задерживаются в одном месте минимум на два-три дня», — считает Ольга Лакустова, директор фонда поддержки и развития природоохранных и других социально значимых проектов «Наш фонд».

Востребованное место

По словам экспертов комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга, экотуризм — достаточно востребованное направление, которое не конкурирует с другими видами туризма в Северной столице, а дополняет их.

Петербург — один из первых городов России, где стали создаваться особо охраняемые природные территории. На сегодняшний день его природно-заповедный фонд состоит из 16 ООПТ регионального значения: девяти государственных природных заказников и семи памятников природы. Их общая площадь — 6500 га, или почти 4,5% от площади города. ООПТ расположены в семи районах Петербурга, но лидируют по их количеству Курортный, Приморский и Петродворцовый — в каждом находится по четыре охраняемых территории.

«Для регулирования и снижения антропогенной нагрузки и развития эколого-просветительской деятельности на заповедных территориях города создаются экологические маршруты. В настоящее время полноценные экомаршруты функционируют на четырех ООПТ — «Сестрорецкое болото», «Комаровский берег», «Западный Котлин», «Северное побережье Невской губы», — поясняют в комитете по развитию туризма.

По данным комитета по культуре и туризму Ленинградской области, здесь также больше территорий выделены в природоохранные зоны. На площади, составляющей более 6% от площади региона, расположено 55 ООПТ: три — федерального, 48 — регионального и четыре местного значения.

«Для повышения комфорта пребывания туристов в Ленинградской области реализуется приоритетный проект — «Тропа 47», направленный на создание сети туристических маршрутов и троп на природных территориях региона. В данный момент создано и обустроено 32 тропы, протяженностью более 150 км, а к 2024 году их количество достигнет 47. Также из бюджета ежегодно выделяются средства на грантовую поддержку проектов по созданию новых экологических троп. Благодаря этому за последние два года в регионе появились такие маршруты, как «Хоро вельтропа», «Большая ладожская тропа», «Тропа Южного берега», иммерсивный экологический маршрут «Карисалми», «Ореховская вельтропа», «Оредежское кольцо», «Юкковские камы», «Тайны девонских обнажений на реке Саба» и «Саблинский биологический троп», — рассказали в комитете по культуре и туризму Ленинградской области. По предварительной оценке, общее количество посетителей экологических маршрутов в регионе в 2022 году составило около миллиона человек.

В комитете по развитию туризма Санкт-Петербурга добавляют, что с точки зрения развития экологи-

ческого туризма и отдыха на природе Петербург и Ленинградская область, по сути, — единая «агломерация». Город на Неве является национальным туристическим и транспортным хабом на Северо-Западе. Роль Северной столицы как связующего звена активно используется при разработке новых межрегиональных маршрутов, в том числе экологических, включая Русский Север и Русскую Балтику, а также маршрутов историко-культурного межрегионального направления «Серебряное ожерелье России».

Кто в лес, кто по дрова

Как отмечают эксперты, современная аудитория экологического туризма — разная, ее сложно сегментировать однозначно. Сергей Лозинский выделяет несколько основных групп. Первая — это классические туристы в советском понимании, то есть люди, путешествующие от одного до нескольких дней «на природе» с рюкзаками, палаткой. Это массовая группа, они в основном не пользуются турпродуктами, редко используют средства размещения, путешествуют чаще на автомобилях и пешком. Вторая — это «экологические VIP-туристы», то есть люди, которые покупают специальные туры для того, чтобы «приобщиться к природе», хотят посетить труднодоступные и уникальные места, живут в специальных глэмпингах. К третьей группе относятся те, кто практикует различные виды спорта, включая экстремальный, в том числе велоспорт, конный спорт, сплавы, байдарки. Четвертая группа достаточно малочисленная, но в контексте данного рынка значимая, — это приверженцы разнообразных «духовных практик», от религиозных до более неопределенных и любительских. Наконец, пятая группа — обычные туристы, которые решают на день или два отвлечься от обычного отдыха и пройти по экотропе в заповеднике.

Виктория Дегтярева замечает, что настоящий экотурист не просто отдыхает в заповедниках и национальных парках. Он разделяет правила гармоничного пребывания на их территории: использует экологичный транспорт (поезд, велосипед, байдарка, каяк, лодка); выбирает местные продукты и сувениры с минимальным транспортным и экологическим следом; предпочитает маршруты в экологически благоприятные природные и культурные места — заповедники, национальные парки, заказники, дендрарии; путешествует с местными гидами или туроператорами, которые также разделяют понятие «экотуризм»; стремится путешествовать в маленьких группах по 7–10 человек для снижения туристической нагрузки на местность; выбирает объекты размещения, которые не нарушают экологически устойчивое развитие окрестного ландшафта и его облик; уважает местные традиции, стремится понять их; наконец, участвует в решении местных экологических проблем доступными способами (например, участвуя в волонтерских акциях по строительству троп, уборке мусора).

При этом выделить какие-то особенности социально-демографического портрета современного экотуриста, по словам Елены Киселевой, сложно, так как среди поклонников экологического туризма есть и довольно обеспеченные люди, и люди со средним доходом. «Единственное, что действительно отличает эту аудиторию, — это, пожалуй, состояние здоровья, поскольку для подобных путешествий важно быть здоровым и мобильным. Поэтому с точки зрения возраста — это скорее аудитория 30–45 лет, — поясняет она. c16